

Adapazarı ve Fizik Plânlaması

ÖNSÖZ

Bu etüd I. Ü. İktisat Fakültesi İctimaiyat Enstitüsü ile I. T. Ü. Mimarlık Fakültesi Şehircilik Kürsüsü arasındaki işbirliğile hazırlanmıştır.

Gaye, Adapazarı şehrinin özellikle son yıllarda gösterdiği hızlı sosyal ve ekonomik gelişme ve ülkemizin en önemli akıllarından biri olan İstanbul-Ankara gelişme aksı üzerinde kalan bölgesinin gelecek için taşıdığı önem gözönünde bulundurularak şehir ve bölge plânlaması ve fizik düzenleme için gerekli bazı esasları araştırmaktır.

Bu etüdü geliştirilebilmesi için herşeyden önce, uzun süreli bir envanter çalışması ile müşahedeleri tamamlamak gerekmiştir.

Adapazarı İmar Plânu, bir müddettenberi, İller Bankası Belediyeler İmar Plânlama Müdürlüğüince, muhtelif disiplinlerin temsilcileriyle iştirak halinde yapılan çalışmalarla ortaya konulan verilere dayandırılmadan hazırlanmıştır. Bu yönden, şehrin gelişmesinin fizik plân üzerindeki etkilerinin incelenmesi önem kazanmıştır.

İnceleme, Adapazarının çevresi ile birlikte ele alınarak hazırlanmış bir plâna sahip olmamasından ileri gelen problemlerin varlığını ortaya koymuştur. Benzeri plânlara sahip diğer şehirlerimizde de yapılacak etüdüler bu müşahede ve sonuçları genelleştirmek imkânını sağlayacaktır.

Bu çalışma, şehircilik alanındaki disiplinlerarası işbirliği için bir başlangıçtır. Şehircilik Enstitüsünün kuruluşu ile bu yöndeki çalışmaların gelecekte daha da önem kazanacağını ve konseptiyon, metod ve uygulama bakımından yeni imkânların hazırlanacağını ümit etmekteyiz.

Prof. K. Ahmet ARÜ

S.S.A.M. Vilâyet merkezi olan Adapazarı'nın şehirleşmesiyle ilgili iktisadî ve içtimai problemleri araştırırken bu gibi incelemelere hazırlık zeminini araştırmak üzere I. T. Ü. Ş. K. ne başvurmuş Şehircilik Kürsüsü bu teklife Türkiyedeki Üniversitelerarası münasebetler yönünden müstesna bir alaka göstermiştir. Aşağıdaki araştırma bir Önsöz'le iki bölümlü incelemeden ibarettir. Önsöz I.T.Ü. Şehircilik Kürsüsü Reisi Sayın Prof. Arû tarafından yazılmış, incelemeyi ise aynı Kürsü Asistanlarından Orhan Göçer hazırlamıştır. Enstitümüzün Sosyoloji Kürsüsü, I. T. Ü. Şehircilik Kürsüsüne teşekkürlerini sunarken Şehircilik'le Şehir Sosyolojisi arasında bu çeşit işbirliği nümunelerinin devamını diler.

BİRİNCİ BÖLÜM

VERİLER

Orhan GÖÇER

S.S.A.M. Azasından,

İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Şehircilik Kürsüsü Asistanı

Yük. Müh. - Mimar

İstanbul Üniversitesi İktisat ve İctimaiyat Enstitüsünün "Adapazarı ve fizik plânlaması" konusunun hazırlanması yolundaki teklifi mensup olduğu İ. T. Ü. Şehircilik Kürsüsüne bana devredilen araştırmayı aşağıda neşrediyorum*.

Bu gibi etüdlerde takib ettiğimiz usule tâbi olarak araştırmamızın birinci bölümünde çeşitli verileri sıralayacağız. İkinci bölümde de bunların analizi ve nihayet imar plânı itibarile sentezi sunulacaktır. İmar plânından ve halihazır arazi kullanılmış haritasından faydalanarak hazırladığımız haritaları da etüdümüze eklenmiştir.

1. FİZİK VERİLER

1.1. Çevre : Marmara Bölgesi

1.1.1. Coğrafi durum : 40° 47' Kuzey Paraleli, 29° Doğu meridyeni üzerinde

1.1.2. Komşu vilâyetler : Bolu, Bilecik, Kocaeli

1.1.3. Beraber yaşadığı Bölge : Ön Marmara Bölgesi, İstanbul - Kocaeli - Sakarya

1.1.4. İç Bölge : Adapazarı 14. Haziran 1954 tarihinde il olmuştur.

*) Araştırmaya katılanlar 8. Sömestr öğrencilerinden Orhan Bıçakcı, Doğan Ergin'e teşekkür ederim.

1.1.4.1. İlçeler : Akyazı (31 km), Geyve (40 km), Hendek (32 km), Karasu (50 km), Sapanca (21 km)

1.1.4.2. Bucaklar : Merkeze Bağlı - Söğütlü, Kazımpaşa
Akyazı'ya bağlı - Karabürçek,
Geyve'ye bağlı - Pamukova, Taraklı ve Doğançay.
Hendek'e bağlı - Karadere,
Karasu'ya bağlı - Kocaeli,
Sapanca'ya bağlı - Yok.

1.1.4.3. Köyler : Merkeze bağlı - 137 adet,
Akyazı'ya bağlı - 62 adet
Geyve'ye bağlı - 114 adet
Hendek'e bağlı - 60 adet
Sapanca'ya bağlı - 20 adet

(Kaynak : Adapazarı şehri İmar komisyonu raporu 1956, S. 25).

1.2. Jeolojik Veriler :

1.2.1. Jeolojik Bünye - Arazinin teşekkül tarzı, zamanı ve civarın ve kasabanın kasabanın üzerine kurulmuş bulunduğu tabakaların cinsi :

Belediye Fen İşleri Müdürlüğünden alınan bilgilere göre, şehrin zemininde her tarafta kumlara rastlanır. Kumlar içinde bulunan kömürleşmiş ağaç parçaları ve diğer bitki kalıntılarında, bu kütlelerin çok eski bir devirde nehirler tarafından biriktirildiği anlaşılmaktadır.

Kum kütlesi, kalınlığı gayri muntazam olan toprak tabakası ile örtülüdür. Şehrin Güney ve Güney Batı'sında yükselen tepeleri (Erenler ve Vagon Fabrikası civarındaki tepeler) kreteze devrine ait şistli marın ve grelerden müteşekkildir.

Tepeler ile ova arasında, eski nehir çakıllarından ibaret taraçalar uzanmaktadır.

(Kaynak : Adapazarı Şehri İmar Komisyonu Raporu 1956 S. 15/Ek 2).

1.2.2. Zلزele Durumu, eskiden ve son zamanlarda zelzele olup olmadığı?

Adapazarı, Kuzey Anadolu zelzele zonu içinde olup teknolojik bir çöküntüyü ihtiva eden havzadır. Diğer zelzele zonlarında olduğu gibi bu bölgede de geçmiş devirlerde çok zelzele olmuştur Ms. :

Adapazarı, 1894 İstanbul zelzelesinde çok hasar görmüş, 1943 zelzelesinde de şehirde ağır hasarlar vukua gehmiştir. En çok tahrib olan mahalleler şehrin kuzeyindekilerdir.

1.3. *Klimatolojik Veriler :*

1.3.1. Rakım : Şehir düz bir ova üzerinde bulunmaktadır. Adapazarı'nın denizden en alçak noktası 27 m, en yüksek noktası ise 31 m.dir.

1.3.2 İklim : Esas itibariyle mutedil, Marmara iklimine benzemektedir.

Devlet Meteoroloji istasyonu 1955 Eylül ayında faaliyete geçmiş ise de, evvelce yapılmış tesbitlere göre; en yüksek sıcaklık : yazın + 37 derece, en düşük sıcaklık : kışın + 5 derece. Ortalama sıcaklık : + 17 derece.

1.3.3. Basınç : 1005 - 10010 milibar.

1.3.4. Rüzgârlar : Hâkim Rüzgâr istikameti, Kuzey-Doğu (Poyraz), Kuzey-Batı (Karayel)

1.3.5. Yağış : 22 yıllık rasatlara göre :

Ortalama yağış miktarı 796 mm, Günlük en çok yağış miktarı 127 mm, Ortalama yağışlı günler sayısı 103, Ortalama kar yağışlı günler 13, Ortalama karla örtülü günler 9, En yüksek kar örtüsü 34 cm.

(Kaynak : Adapazarı Şehri İmar Komisyonu Raporu 1956, S. 25 — Devlet Meteoroloji İşleri Gn. Md. Adapazarı yağış kıymetleri cetveleri 22 yıllık rasat ortalamaları).

2. TARİHİ VERİLER

2.1. Tarihi devreler : Sakarya nehri, şehrin 3,5-4 km, doğusundan akar. Geçen Yüzyıllarda, Tavuklar Köprüsü civarında nehrin iki kola ayrılmış olarak aktığı söylenir. Bu iki kolun Söğütlü civarında birleşmesinden Adapazarı, doğmuş ve iki kol arasında kalan (Ada) parçası üzerinde kurulmuştur. Tektonik olaylar ve feyezanlar neticesinde nehir istikametini değiştirmiştir.

Eskiden, İstanbul - Anadolu şosesi Jüstinyen köprüsü üstünden geçirdi. Bu işlek yol üzerinde Erenler köyü ve Adapazarı civarında pazarlar kurulurdu. Her meslek erbabı muayyen yerlerde toplanırdı. Zamanla bu pazarlar daimî bir hal almış ve halk buralara yerleşmeğe başlamıştır.

Bugün Adapazarı'nda Tığcılar, Semerciler, Hasırcılar, Çıraçılar, Pabuççular mahalleleri, eski pazarların birer ismi olarak kalan hatırlardır.

1563 tarihli vesikadan, Adapazarı'nın o tarihlerde (Ada) isminde bir köy olduğu anlaşılıyor.

1646'da Adapazarı nahiye olmuştur.

1658'de tekrar köy,

1742'de tekrar nahiye olmuştur.

1837'de Kaza olmuş,

1839'da ilk nüfus sayımı yapılmış ve 2700 ev sayılmıştır.

1853'te ilk Belediye teşkilâtı kurulmuştur.

1.12.1954'te de Vilâyet olmuştur.

2.2. Şehirde korunulacak değerler :

2.2.1. Şehirde bulunan eserlerin, tarihî devirlere göre taksimi, inşa tarihleri, bugünkü durumları :

Şehirde, tarihi devirlere göre, kayda değer eserler yoktur. Halen Beşköprü adı ile tanınan ve şehrin 5 km. batısında, 429 m uzunluğunda, 8 kemerli üstü büyük kaldırım taşları ile döşeli, Bizans devrine ait, VI. yüzyılda imparator Justinian tarafından yaptırılmış köprü bulunmaktadır.

2.2.2. Şehirde İmar plânında korunması gereken bina ve tesisler :

1/5000 mikyash İmar Plânı Halihazır durumu gösteren paftada gösterilmiştir.

(Kaynak : Adapazarı Şehri İmar Komisyonu Raporu 1956)

— Oylan, N. : Sakarya Sosyal Raştırması, Adapazarı'nın Şehirleşmesi Raporu Sf. 1-4).

3. SOSYAL VERİLER

3.1. Nüfus

3.1.1. Nüfusun yıllara göre dağılışı :

1956'YA KADAR DURUM

Yıllar	Nüfus	Artış yüzdesi
1935	19817	% 5,7 yılda
1940	25455	
1945	29263	% 3,0
1950	36210	% 4,7
1955	55116	% 10,5

1956-1966 ARASINDAKİ DEĞİŞİKLİKLER

Yıllar	Nüfus	Yıllık Artış
1960	79420	% 8,8
1965	85579	% 1,6

3.1.1.1. Kesafet :

Şehir içinde 55116/588 Ha : 94 ki/ha
(Meskûn sahalara göre)

1966 da 85579/700 ha : 122 öi/ha

3.1.1.2. Aile büyüklüğü - Ortalama 5 kişi.

1956 durumu	1966 durumu
3.1.1.3. Mahalle adetleri	
Hepsi 20 adet	Hepsi 23 adet
İsimleri : Akıncılar	İsimleri :
Çukur Ahmediye	
İstiklâl	
Karaoşman	
Orta	
Kurtuluş	
Pabuççular	
Semerciler	
Tepekum	
Yenigün	
Ozanlar	
Mithatpaşa	
Tuzla	
Yenicami	
Tığcılar	
Tekeler	
Yahyalar	
Yağcılar	
Cumhuriyet	
	Şeker
	Yenidoğan
	Şirinevler

3.1.2. İşgücünün dağılışı :

1956 yılında işgücünün sektörlere göre dağılışı:¹

Sektörler	İşgücü	yüzdesi
Ziraat	2500 kişi	% 16,6
Sanayi	4500	30,0
Hizmetler	5000	33,2
Bilinmeyenler	3000	20,0
Yekûn	15000	100,0

Kaynak : Adapazarı İmar Komisyonu Raporu 1956, S. 7.

3.1.3. Göç Durumu

Adapazarı ve havalisine göçlerin başlaması uzun seneler öncesine dayanır. 1877-78 savaşlarından sonra Kafkasya ve Batum Bölgesinden getirilen Çerkez ve Gürcüler, Adapazarı ve civarında yerleştirilmişlerdir. Romanya ve Kırım'dan gelen Tatarlar ise Arifiye ve civarına yerleştirilmişlerdir.

1945-55 Balkan Memleketlerinden gelen Göçmenler için köyler kurulmuşsa da bu göçmenler daha çok Adapazarı şehrine yerleşmişlerdir.

1) 1955 ve 1960, da şehirler ve sektörler itibarile, 15 ve daha yukarı yaşlarda iktisaden faal nüfus bakımından 10,000 ve daha fazla nüfuslu yerler gözönünde tutularak, Sakarya'daki durum aşağıda belirtilmiştir:

Sektörler	İşgücü		Yüzdesi	
	1955 te	1960 ta	1955 te	1960 ta
Ziraat	3496	2258	17 %	8 %
Sanayi	6755	9541	33	39
Hizmetler	6036	8391	30	34
Bilinmeyenler	3720	4781	20	19
Yekûn	20007	24971	100	100

(Kaynak : Devlet İstatistik Enstitüsü 1955 ve 1960 Genel Nüfus Sayımı Neticeleri)

1965 nüfus sayımı neticeleri henüz hesaplanmakta olduğundan burada istifade edilememiştir. Yukarıda belirtilen kaynak'tan farklı olarak bu not'da 1955-1960 arasındaki durumu tesbit etmek için mevcut kaynaklardan ötürü, Sakarya'da sadece Adapazarı değil fakat 10,000 den fazla nüfuslu yerler üzerinde durulmuştur. (Notu hazırlıyan : O. Arı).

Ekonomik sebeplerden dolayı, Doğu Karadeniz çevrelerinden, gerek civar şehir ve köyler gerek Adapazarı köy ve ilçelerinden şehire başlayan akınlar, şehir nüfusunun kesif bir şekilde artmasına sebep olmuş, bu arada kurulan sınaî işletmelere (meselâ Adapazarı Demiryolları Vagon Fabrikası gibi) kalifiye işçi ihtiyacı için bu işletmenin diğer tesislerinden (Sıvas ve Eskişehirden) yapılan işçi nakilleri de, bu artışı hızlandırmıştır.

1950'den Bulgaristan, Yugoslavya ve Yunanistan'dan gelen göçmenlerin pek azı küçük sanat erbabı, ekserisi ise çiftçidir. Bu göçmenlerin kısa zamanda müstahsil vaziyete gelmelerine çalışılmaktadır.

(Kaynak : Adapazarı Şehri İmar Komisyonu Raporu 1956, S. 27.
— Oylan N. - Sakarya Sosyal Araştırması - Adapazarı'nın Şehirleşmesi Raporu S. 3-4).

3.2. Mesken

3.2.1. Mesken ve Nüfus Münasebeti - Verilen Ruhsatlar :

	1956 yılında	1960'da	1966'da
Yeni	604	315	378
Tamir - Tadilat	333	399	362
Yekûn	937	714	740

(Kaynak : Adapazarı Şehri İmar Komisyonu Raporu 1956, S. 9
— Belediye Fen İşleri Dairesi)

3.3. Tahsil

3.3.1. İlk Öğretim Nüfusu ve Tesisleri :

İsmi	Bulunduğu yer	Okul olarak ya- pılmadığı	Öğrenci sayısı	
			1956	1966
Büyük Gazi	Karaağaç dibi			
	Ozanlar caddesi	Okul olarak	850	821
Cumhuriyet	Orta Mahalle	Kilise	671	461
Karaosman	Kavaklar cad.	Ev tipi	1093	818
Kurtuluş	Tuzla-Deveoğlu	Okul olarak	425	712
	So.	Ev tipi	309	301

Fatmahanım	Aziziye Mah.	Ev tipi	844	1037
M. Kemal Paşa	Yenicami	Ev tipi	829	1050
Sabiha Hanım		Ev tipi	499	743
Sakarya	Orta Mah.	Okul olarak	294	813
Mithatpaşa	Vagon Fabrikası	Lojman	582	1196
21 Haziran	Aziziye Mah.	Okul olarak	—	461
Atatürk	Cumhuriyet		—	307
Cengiz Topel	Tekeler		—	1378
Donatım	Mithatpaşa Mah.		—	537
Eser	Yenigün		—	417
İşkan	Şirinevler		—	1025
İstiklal	Ozanlar		—	702
Mehmet Nuri	Tepekum		—	403
N. Kemal	Yağcılar		—	576
Şeker	Şeker Mah.		—	
Toplam			6396	14 849
3.3.1.2. İlkokula giden öğrenci sayısı			6396	14 849
3.3.1.3. İlkokula giden öğrenci sayısının nüfusa nisbeti			% 11,6	% 17,4
3.3.1.4. İlkokula düşen ortalama nüfus			5511 kişi	4500 kişi
3.3.2. Orta tahsil :				
3.3.2.1. Orta tahsil tesisleri ve öğrenci sayıları				
		1956'da	1966'da	
Adapazarı Lisesi		920	913	
Ticaret Lisesi		284	591	
Erkek Sanat Enstitüsü		440	491	
Kız Enstitüsü		547	311	
Ortaokul (Adapazarı Orta O.)		571	2190	
Ali Dilman Ortaokulu		—	201	
İmam Hatip Okulu		—	398	
Toplamlar		2762	5097	
3.3.2.2. Orta tahsile iştirak eden öğrenci sayısı			2762	5097
3.3.2.3. Orta tahsile iştirak eden öğrenci sayısının nüfusa nisbeti			% 5,0	% 59
3.3.2.4. Bir orta tahsil tesisine düşen ortalama nüfus			11000	12225
(Kaynak : Adapazarı Şehri İmar Komisyonu Raporu 1956, S. 20 — Adapazarı Millî Eğitim Müdürlüğü)				

3.4. İdare binaları

3.4.1. İdare binalarının dağılışı :

İdare binaları genellikle, şehirin ticaret bölgesinde, ve bilhassa Hürriyet Bulvarı civarında toplanmışlardır.

3.5. Sağlık tesisleri

3.5.1. Sağlık tesislerinin dağılışı :

	1956 durumu	1966 D.
Devlet hastahanesi 1934'te yapılmış	70 yataklı	150 yatak
Verem Dispanseri 1946'da yapılmış	8 doktorlu	7 doktor
İşçi Sig. Dispanseri 1951'de yapılmış	2 doktor	2 doktor
Doğumevi	2 doktor	5 doktor
Ana Çocuk Sağlığı merkezi	—	35 yataklı

Hususi hastahaneler (2 adet) — 125 yatak
4 doktor

3.5.2. Hastahanelerde 10000 kişiye — 2 doktor
10 ebe

düşen yatak sayısı — 55 yatak

3.5.3. Hastahanelerde 1 yatağa dü- 12,7 43

şen insan sayısı 788 kişi 236 kişi

3.5.4. Şehirde bulunan doktor sayısı 30 doktor 30 doktor

3.6. Eğlence Tesisleri

3.6.1. Eğlence tesislerinin dağılışı

Eğlence tesisleri ticarete paralel olarak gelişmiştir.

Kışlık Sinema adedi	3 adet	6 adet
Yazlık Sinema adedi	4 adet	4 adet
Tiyatro	yoktu	Planlanıyor.
Gece kulübü ve Bar	yoktu	Yok
Genelev	yoktu	Yok

(Kaynak : Adapazarı Belediyesi Fen İşleri Md.)

3.7. Yeşil Açık Alanlar ve Spor Tesisleri

3.7.1. Parklar ve büyüklükleri :

Atatürk Parkı	3000 m ²	aynen
İbrahim bey parkı	1762 m ²	bulvar refüjü
Kurtuluş parkı	2100 m ²	kalkmış
Eskipark	1800 m ²	aynen

3.7.2. Nüfus başına düşen park sahası 0,15 m² 0,07 m²

3.7.3. Çocuk Bahçeleri

3.7.3.1. Çocuk bahçeleri ve büyüklükler: :

Şehirde çocuk bahçesi yoktur. Çocuklar sokak aralarında ve kısmen de okul bahçelerinde oynamaktadırlar. Çocuk bahçelerinin tesisi işinde geç bile kalınmıştır.

3.7.4. Spor tesislerinin dağılışı

	1956'daki durum	1966'daki durum
Stadyom	Tribünsüz	2000 kişilik kapalı 400 kişilik açık tri- bünlü
Kapalı spor salonu	Yoktu	2000 kişilik - yeni
Atletizm alanı	Yoktu	Yok

(Kaynak : Sakarya ili Turizm Komitesi tarafından hazırlanan Sakarya Broşürü S. XI)

3.7.5. Diğer tesisler :

Kültürel, sosyal ve iktisadi hayatın gereği olan fuar ve lunapark, sanat festivalleri alanı, spor sitesi yoktur.

4. EKONOMİK VERİLER :

4.1. Ticaret Tesisleri

4.1.1. Ticaret Tesislerinin dağılışı :

Ticaret tesisleri şehrin merkezinde ve genellikle Hürriyet bulvarı civarında kesif olarak bulunmaktadır. Bunun dışında Ankara caddesi ve Belediye civarı da kesif ticaret tesislerinin bulunduğu yerlerdendir.

4.1.2. Pazar yerleri

4.1.2.1. Modern bir pazar yeri yoktur. Cumartesi ve salı günleri Belediye hal binası içinde ve ayrıca pazar günleri de Çatalköprü ve Ferezli köylerinde pazar kurulmaktadır.

Semerciler ve Karaosman Mahallelerinde 2 açık pazar vardır. Hububat Pazarı olarak Garajlar yanı ile Sakarya caddesinde büyük, Kuyudibi ve Unkapan'ındada küçük 4 adet pazar mevcuttur.

(Kaynak : Adapazarı Belediye Fen İşleri Md.).

4.1.3. Depolama yerleri :

Transit ve merkezi depolama fonksiyonlarını yerine getirebilmek için depolama alanları yoktur.

Akaryakıt ve kömür depolama yerlerine de, şiddetle ihtiyaç vardır. Halen kömür ve akaryakıt, mahalle aralarında satılmaktadır.

4.2. Küçük Sanatlar-El Sanatları :

4.2.1. Mevcut küçük sanat neveleri : 1956 da 55 cins, 1966 da 70 cins. Bunlar şehir içinde, iş sahalarına göre gruplaşarak yerleşmişlerdir.

4.2.2. El sanatları :

Bez dokumacılığı : Merkez kazasında

Halı : İlçelerde

Çorapçılık : İlçelerde

Diğer el sanatları : Fanilacılık, Tarakçılık, semercilik, yün, şayak, yol keçeleri, keten, kumaş (İlçe ve köylerde).

(Kaynak : Adapazarı Şehri İmar Komisyonu Raporu 1956, S. 50).

4.3. Sanayi :

4.3.1. Mevcut Fabrika ve İmalathaneler : (Neşredilen rakamlar; takribidir.)

1956 durumu	1966 Durumu
— Türkiye Ziraî Donatım ve Ziraat Aletleri Fabrikaları 1943'te kurulmuş 300 İşçi	896 İşçi
— Adapazarı Şeker Fabrikaları TAŞ 1953'te kurulmuş, 543 dönüm sahalı 220 devamlı, 250 kampanya zamanı	Aynen
— Nişasta ve Glikoz Fabrikaları 1955 te kurulmuş, 3000 m ² 10 Daimi personel 170 işçi	17 daimi personel 200 İşçi
— Zafer Nişasta ve Glikoz Fabrikası, 4200 m ² 25 İşçi	55 İşçi

1956 durumu	1966 durumu
— Kocaeli yağ Fabrikaları, 670 m ²	21 İşçi
— Maraşoğlu Yağ Fabrikası	47 İşçi
— Sebze ve Meyva Konserve Fabrikası, 1952'de kurulmuş, 9 dönüm	96 İşçi
70 İşçi	
— Tahin Fabrikaları, 1955'te kurulmuş	
55 İşçi	Aynen
— Deri Kösele ve debağhaneler	23 İşçi
— Tuğla ve Kiremit Fabrikası, 4 Fabrika 1 Ocak	196 İşçi
— DDY Vagon Fabrikaları, 79 ha sahali	
53 Teknisyen	83
64 Memur	87
1397 İşçi	1270
	135 Çırac
— Ağır Bakım Atölyesi -Orduya ait- 1966'da 229 İşçisi var	
— Hususi Tamir Atölyeleri, 100 kadar, Özel Sektöre ait	
— Tütün Bakım ve İşleme Evleri	
200 İşçi	587 İşçi
— Sakarya Un Fabrikası, 5 dönüm arazili	
	49 İşçi
— Yenidoğan Bisküvi Fabrikası	21 İşçi
— Lido Ağaç Sanayii ve Sakarya - Ağaç Mandal Sanayii TAŞ	
	38 İşçi
— Sakarya Kauçuk, plastik ve Kimya Maddeleri Limited Şirketi	
	26 İşçi
— US Royal Lastik Fabrikası	506 İşçi
— Asit Sanayii	35 İşçi
— Akarel Yedek Parça Fabrikası	35 İşçi
— Etibank Elektrik İşletmesi	150 İşçi
— DDY Mağaza Müdürlüğü	51 İşçi

(Kaynak : 1956 bilgileri - Adapazarı İmar Komisyonu Raporu 1956 s. 42-49, 1966 Bilgileri - Adapazarı Ticaret ve Sanayi Odası).

4.3.2. Maden Sanayi :

Sakarya ilinde yeraltı servetleri, muhtelif ve oldukça kıymetli mahiyet arz etmektedir. Bunların buldukları mevkiler, Adapazarı'na 10-15 km. mesafedir.

Bunların gelişmesini sağlamak için şehir içinde depolama ve hizmet tesisleri yerleri düşünülmelidir.

4.4.1. Vilâyet Ekili Sahalar :

126.550 ha	kültür arazisi
63.000	Çayır ve Mera
44.130	Ziraate elverişli olmayan arazi.
203.276	Ormanlık saha

4.4.2 Arazi kullanış yüzdeleri (Vilâyette)

% 41,5	Orman
22,4	Tarlalar
12,9	Ürün getirmeyen
10,4	Çayır ve Mera
10,3	Bağ Bahçe
2,2	Nadas

(Kaynak : Adapazarı Ticaret ve Sanayi Odası 1967 Brifing Raporu S. 1).

4.5. Ziraat

4.5.1. Ziraî Ürünler :

Hububat ve diğer bitkiler yönünden Adapazarı çok zengindir. Zemin çok kıymetli olduğundan, devletçe bölgeye gereken ehemmiyet verilmiştir. Gelecek yıllarda ürünlerin daha da fazla istihsal edileceği tahmin olunmaktadır.

Hayvancılık

Hayvan cins ve âdetleri :

1956 durumu (adet)		1966 durumu (adet)
At, kısrak, tay	6162	6553
Katır, merkep	7489	8583
Öküz, İnek, Dana	110028	140463
Manda, Malak	19814	26568
Koyun, Kuzu	89252	114260
Keçi, oğlak	57714	60824

(Kaynak : 1956 bilgileri - Adapazarı İmar Komisyonu Raporu 1956 S. 38, 1967 bilgileri - Cumhurbaşkanına ile yapılacak Brifinge hazırlanan rapordan.)

5. TEKNİK VERİLER

5.1. Ulaştırma

5.1.1. Karayolu Ulaştırması :

5.1.1.1. Türkiye'nin heryeri ile bağlantılı bir karayolu şebekesi var.

5.1.1.2. Şehirlerarası ulaştırmaya hizmet eden bir otogarı var.

Kamyon garajları için şehir içinde yer düşünülmemiştir.

5.1.1.3. Trafik kesafeti, 1956 yılında, yani Şehirlerarası Devlet yolunun şehrin içinden geçtiği senelerde bu aks üzerinde, 1967 yılında ise, şehirlerarası Devlet yolu güzergâhı değiştiği için, şehir içindeki ana akslar hafiflemiş olmakla beraber, yine İzmit caddesi üzerinde fazladır.

5.1.1.4. Nakil Vasıtaları :

1956 durumu	1966 durumu
Kamyon, kamyonet : 417 adet	Resmî 76 Hususi 57 Ticarî 55 Yekûn 188 kamyonet ve 1161 kamyon
Otobüs 62	14 kişiden az 305 14 kişiden çok 287 Yekûn 592 adet
Otomobil 184	Hususi 230 Resmi 27 Taksi 43 Dolmuş 14 Yekûn 314
Jeep	Resmi 69 Hususi 30 Ticarî 13 Yekûn 112
Traktör --	1112
Römork	865
Athı araba 600	812
Fayton 100	

Öküz ve Manda arabaları	1500	
Bisiklet		3348
Mecmu Motorlu Vasıta adedi		1956'da 663 iken 1967'de 3991 olmuştur.
Mecmu Motorsuz Vasıtalar		1956'da 2200 iken 1966'd 3000 takribi

5.6.1.6 1956'da saat 8-20 arası trafik akımının en ağır olduğu yer, Doğu-Batı aksı ile İstanbul Ankara Devlet Yolu güzergahıdır. Bu yol, Temmuz ve Ağustos aylarında günde 2500-4500 vasıtaya hizmet eder. (Bu miktara manda ve at arabaları dahil).

1966 da ise, 8-20 arası trafik akımının en ağır olduğu yer, İzmit caddesi ile Hürriyet Bulvarıdır. İkinci derecedeki alterler Ankara caddesi ile Çark caddesidir.

İzmit caddesinde, 21 ve 22 Şubat 1967 tarihinde tarafımızdan yapılan rasatlarda, saat sabah 9.00-10.00 arasında ve akşam 17.00-18.000 arasında, saatte ortalama 384 motorlu taşıt aracının geçtiği (girip çıktığı) tesbit edilmiştir.

5.1.1.6. Şehirlerarası trafik :

Günlük İstanbul'a : 6.00-19.00 arası her yarım saatte bir (çeşitli firmalardan günlük toplam 100 otobüs)

İzmit'e : 6.00-18.00 arası her 15 dakikada

Ankara'ya : 6.00-18.00 arası gün boyunca 8 direkt 15 transit otobüs gider.

Bursa'ya : 6.00-18.00 arası her saat başı 1 otobüs

Eskişehir'e : 6.00-18.00 arası her saat başı 1 minübüs kalkar ve gelir.

5.1.1.7. Otoparklar ve dağılışı :

Halen şehir içersinde, resmi dairelerinkiler hariç, hiçbir otopark yoktur.

(Kaynak : 1956 bilgileri için Adapazarı İmar Komisyonu Raporu 1956, S. 8 ve 1967 bilgileri için Adapazarı Belediye'si Trafik Md.).

İKTİSAT FAKÜLTESİ

İktisadi İstatistik Enstitüsü Kütüphanesi

Unvanı No.

Hususi No.

5.1.2. Demiryolu Ulaştırması :

Şehir Türkiye'nin her yerine Demiryolu şebekesi ile bağlıdır. İstasyon şehrin ortasındadır.

5.1.3. Havayolu Ulaştırması :

Şehirin hava alanı yoktur. En yakın hava alanı ise İstanbul'dadır.

5.1.4. Denizyolu Ulaştırması :

Şehire ve bölgeye hizmet eden en yakın liman İzmit limanıdır.

5.2. Teknik Teçhizat :

5.2.1. Su şebekesi : Sapanca gölünden temin ediliyor.

1956'da saniye'de 56 litre su nakleden 45 cm çaplı beton borular.

1966'da şehrin su durumu iyidir. 4000 m³ lük bir su deposu ihtiyaca kafi gelmektedir.

5.2.2. Kanalizasyon ve çöp :

1950'den bu yana şehirde kanalizasyon şebekesinin tesisine başlanmıştır.

1956'da 40 lik 380 m,

40 lik 1200 m,

80 lik 90 m, lik şebeke yapılmışken,

1966'da toplam 6797 m lik iki kısım ilâve edilmiştir.

5.2.3.1 Senelik enerji miktarı 4.572.850 kw tır.

1956'da bunun 4.260.000 kw lik kısmı DDY Vagon Fabrikasından temin edilmekteydi.

Halen enerji, Etibank Sarıyer tesislerinden ve Vagon Fabrikasından temin edilmektedir.

6. ŞEHİR TEÇHİZATI (1967 durumu)

Mezbaha — Günde 60 baş koyun ve 50 baş sığır kesebilmektedir. İhtiyaca kâfi değildir.

Hayvan Pazarı — İhtiyaca kâfi değil,

Gazhane — İhtiyaca kâfi değil,

Stadyum — İhtiyaca kâfi gelmiyor.

Gazino ve mesire yeri — Çark suyunda ve Sapanca kenarında. İhtiyaca kafi gelmiyor.

Kapalı Spor salonu — İhtiyaca kafi
 Çocuk bahçesine acilen ihtiyaç var.
 Umumî WCler — İhtiyaca kâfi
 PTT — İhtiyaca kâfi
 Hükümet, Adliye ve Belediye binaları — İhtiyaca kâfi gelmemektedir.

7. MALİ VERİLER

7.1. Belediye Bütçesi :

1950-Gelir	: 647.816,00 TL	GİDER :	773.404,00 TL
1954-Gelir	: 020.529,00	GİDER :	2116.432,00
1966-G e l i r		GİDER	
İrad ve Servet vergileri	1.410.000 TL	Ödenekler	134.801 TL
Gider ve Gümrük ile Tekel vergisi	1.600.000 TL	Personel giderleri	8.864.862
Diğer vergiler	3.565.505 TL	Yönetim giderleri	665.401
Kanunî paylar	1.040.104 TL	Hizmet giderleri	1.116.678
Belediye malları gelirleri	1.126.642 TL	Kurum giderleri	260.006
Çeşitli gelirler ve cezalar	806.506 TL	Etüd-Proje	---
TOPLAM	9.548.737 TL	Yapı tesis ve büyük onarım	2.007.535
		Makina, teçhizat	465.000
		Kamulaştırma ve Taşınmaz mallar	601.000
		TOPLAM	9.115.283

İKİNCİ BÖLÜM

VERİLERİN ANALİZİ VE İMAR PLÂNI İTİBARİLE SENTEZİ

1.1. Coğrafi durumun değerlendirilmesi :

Doğu Marmara Bölgesi ve Güney-batı Karadeniz sahili arasında kalan bu Vilâyet, büyük bir hayatiyete sahiptir. Bu bölgenin üstünlüklerinden faydalanabilmek amacı ile, bir yandan bölgenin ziraate dayanan tesisleri, hem ham madde ve müsait ortam buldukları için bölgeye yerleş-

mekte, hem de Türkiye için hayatî ehemmiyete haiz ağır sanayie dayanan sanayi kolları, gerek pazara yakınlığı, gerek işgücü enerji ve münakale imkânlarının verdiği avantajlâ, Adapazarı'na gittikçe sokulmaktadır. Bu sanayi kollarının faaliyeti ve sulama tesislerinin ikmali ile ova ve ova merkezi Adapazarı, Türkiye'nin çok yakın bir tarihte ikinci bir zengin Çukurova'sı olmağa namzettir.

1.2. Jeolojik bünyenin değerlendirilmesi :

a) Bütün şehrin, genç ve fazla yerleşmiş olan nehir birikintileri üzerinde bulunması ve yeraltı su seviyesinin satha çok yakın olması, zelzele bakımından da çok tehlikelidir.

b) Yeraltı su seviyesinin kuzeyden güneye doğru biraz fazla derin olmasına göre zelzele tehlikesi güneye doğru biraz hafiflemekte ise de gene bütün şehrin zelzele durumunun çok tehlikeli olduğu daima göz önünde tutulmalıdır.

c) Şehrin Güney (Erenler tepesi) ve Güney-batısında (Vagon Fabrikası civarı) bulunan eski taraçalar ve tepeler deprem bakımından daha az tehlikelidir.

Tavsiyeler :

I. Sismik yönden şehrin Güney ve Güney-batısına doğru genişletilmesi faydalıdır. 1943 yılında olan zelzeleden sonra şehircilik mütehas-sısı Prof. Ölsner'in verdiği raporda, şehrin Güney-doğuya genişletilmesi şehircilik bakımından müdafaa edilmiştir. Nitekim Adapazarı İmar İmar Plânı ve tatbikatında da bu durum önemle göz önünde tutulmuştur. Bu plânın hazırlanmasından bugüne kadar yapılan tatbikatların, tavsiye edilen bu yönde geliştiği tesbit edilmiştir. (Bakınız: Bina durumları - Ek 5).

II. Şehir kuzeye doğru genişletilmemelidir, ve orada bugünkü imar sınırlarından dışarı çıkılmamalıdır. Bu husus İmar Plânında göz önünde tutulmuştur.

III. Adapazarı'nda çok derin seviyede bir kanalizasyon yapılması gereklidir. Sağlık şartları avantajlarından başka, böyle bir kanalizasyon aynı zamanda drenaj vazifesi görecektir; ve zamanla yeraltı su şebekesi alçalacaktır. Bu şekilde bir kanalizasyon şebekesinin tesis edilmesi her ne kadar pahalıya mal olursa da, yeraltı sularının indirilmesi zelzele bakımından çok önemlidir. Hatta sismik bakımca alınabilecek tek tedbir budur.

IV. Adapazarı'nda zemin durumu göz önünde tutularak kat adedinin mümkün olduğu kadar tahdid edilmesi gereklidir. Bu husus da İmar Plânında göz önünde tutulmuştur. Ancak İmar ve İskân Bakanlığı Tip İmar Talimatnamesinin Adapazarı'nda katiyen aynen tatbiki bahis konusu olamaz. Adapazarı zemin şartlarını gözönüne alan bir İmar Talimatnamesi daha uygun olur.

1.3. Klimatolojik değerlendirme :

Tabii klimatolojik veriler ve alışılan yerleşme bölgesi imkânları içinde, bugünkü yerleşme alanları ve gelişme sınırları +27 ila +31 m. rakımları arasında şekillendirilmiştir.

Hakim rüzgâr yönünün Kuzey-doğu (NE - Poyraz) ve Kuzey batı (NW - Karayel) olmasından dolayı, sanayinin duman, kir ve kokusunun yerleşme bölgelerine zarar vermemesi görüşü açısından, İmar Plânında sanayi bölgesinin, şehrin Güney-batısında düşünülmüş olması başarılıdır. İmar ve İskân Bakanlığı, Marmara Bölge Plânlama Dairesinin teklif ettiği, şehre çok yakın fakat şehrin çevresindeki yeni sanayi alanları bu yönden isabetlidir.

2.1. Tarihi durumun değerlendirilmesi :

Şehirde tarihî devirlere göre kayda değer eserlerin bulunmaması, İmar Plânı tatbikatı yönünden bir avantaj, şehirliler yönünden ise bir kayıptır. Buna rağmen, mevcut İmar Plânında tarihi kıymetteki dinî yapılar dikkatle muhafaza edilmiş, "eski şehir düzeni" olan bölgeler korunmuştur.

3. Sosyal Veriler :

3.1. Nüfus verilerinin değerlendirilmesi :

Görülüyor ki şehrin nüfusu 1945 den beri Türkiye ortalamasının üzerinde bir artış kaydetmektedir. Bunun sebebi:

- Bölgenin zirai ürünleri istihsalini arttıracak, Devlet tarafından alınması icab eden tedbirlerin alınmış olması,
- Bölgenin Devlet tarafından sanayi bölgesi halinde plânlanması neticesinde, sanayinin gelişmesi ve bu sanayinin nüfus çekmesi,
- İç ve dış göçler,
- Şehrin, bölge merkezi halinde gelişmesi, sosyal, kültürel, ekonomik ve teknik tesislerin şehirde bulunması,

e) Şehirin coğrafi durumu, vs. dir.

İstihallerin azami miktarlara erişmesi ile nüfus artışında bir duraklama beklenebilirse de, mevcut imar plânının geçerli müddeti zarfında, böyle bir duraklama bahis konusu olamaz. Ayrıca:

a) Bölgenin bütün Türkiye'nin tarım, sanayi ihtiyaçlarına cevap veren bir vasıfta olması,

b) Devlet Plânlama otoritelerince, İstanbul nüfusunu dondurmaya gayesi ile, Adapazarı'nın Türkiye'nin yarım milyon nüfuslu bir mihrak noktası olarak plânlanması¹ sebepleriyle şehir nüfusu, mevcut imar plânının tahmin ettiği rakamları da aşacak ve tahminimizce 5 yıl sonra yeni bir imar plânına ihtiyaç hasıl olacaktır.

3.1.1. Nüfus Projeksiyonları:

Yıllar	Şehir nüfusu
1965	85.579
1985	410.604 trend
	680.329 dpt plân tesiri

Görüldüğü gibi 20 yıl gibi kısa bir müddet içerisinde şehir nüfusu:

trende göre 5 misli

dprt plân tesisine göre 8 misli

artacaktır. Mevcut İmar Plânının kabul ettiği maximum limit ise 150.000 dir². Bu duruma göre İmar ve İskân Bakanlığı uzmanlarının tahminleri doğru çıkarsa, mevcut plânın 5 yıl sonra ömrü bitecektir

3.1.1.1. Şehir içinde kesafet 10 yıl içinde

1956 da	94 ki/ha iken
1966 da	" olmuştur.

Bu rakkam bize şehir içi kullanma endeksinin arttığını göstermektedir. Bu rakkam daha bugünden, İmar Plânı müelliflerinin tahmin ettikleri rakkamı aşmıştır. Müellifler hektar başına

Ortalama kesafeti	100
Maximum kesafeti	120-130

kabul etmişlerdi³.

1) Kaynak — İmar ve İskân Bakanlığı Plânlama ve İmar Genel Müdürlüğü Bölge Plânlama Dairesi yayınlarından "Türkiye'de şehir gelişmesini etkileyen faktörler ve beklenen gelişme" Sayfa 25.

2) Kaynak — Adapazarı — İmar Plânı İzah Notu. (S. 1).

3) Kaynak — Adapazarı — İmar Plânı İzah Notu (S. 7).

3.1.1.3. Mahalle adedi :

Yukarıda yazılı sebeplerden dolayı, nüfusu artan şehir içinde yeni yerleşme alanları ihtiyaç mevzuu olmuş ve bu arada mahalle adedi 20 den 23 e çıkmıştır. Yeni teşekkül eden bu mahalleler, İmar Plânının tatbikatı olarak ortaya çıkmışlardır.

3.1.2. İşgücü Projeksiyonları :

3.1.2.1. İşgücü projeksiyonları ile ilgili bir çalışma yapılmamıştır. Ancak Birinci Bölümde 3.1.2. de, 1955 ve 1960 da Sanayi ve hizmetler sektörlerinde bir artış olduğu belirtilmiştir.

3.1.2.2. Çalışan nüfusun sektörlere dağılışı :

Bu konuda (3.1.) bölümündeki sebeplere göre bazı tahminler yapmak kabil olacaktır.

Adapazarı, Bölgenin hem ziraî pazarlama, hem kültür, idare ve ticaret ve hem de sanayi merkezidir. Bu bakımdan şehirin nüfusunun artacağını tahmin etmek hatalı olmaz. Bu bakımdan İmar Plânı ve tatbikatlarında yerleşme meselelerine büyük önem verilmelidir.

Sosyal mesken tatbikatını arttırabilecek, kooperatiflere kolaylıklar sağlayabilecek ve şehir teçhizatını geleceğin ihtiyaçlarına göre hazırlayabilecek mahiyette İmar Plânı yeniden gözden geçirilmelidir.

3.1.3. Göç Durumu :

Adapazarı'nın 1935 ile 1965 sayımı ile behren ve 60.000 lik bir artış gösteren nüfus artışı, şehirleşme hareketlerinde rolü bulunan ve (Şehire Göç, yukarıda izah edildiği üzere, yurt dışından Adapazarı civarında yerleştirilen muhaceret şeklindeki göç, gelenlerin bir kısmının şehirde yerleşmemesi neticesinde başta çevre köyler olmak üzere, (civar ilçelerde dahil olmak üzere) belirmiş, nihayet bu durum, yurdun Karadeniz sahillerinden ekonomik sebeplerden dolayı bölge göçleri, yeni tesislerin (ms: Demiryolu Vagon Fabrikası) işletmeye açılması neticesinde kalifiye işçi ihtiyacını karşılamak amacıyla başka şehirlerden (ms: Sivas ve Erzurum) göç şeklinde hızlanarak devam etmiş ve 30 senede 60.000 lik bir artış göstermiştir. Bu artışta muayyen bir süre şehirde çalışarak kışın köylerine dönen mevsimlik ziraat işçilerinin de rolü büyüktür.

— Adapazarı'nın nüfusunu teşkil eden bu göçler, yerleşme problemlerine yol açtığından, şehrin orta kısımları boşken, kilometrelerce dışardaki yeni topluluklar doğmakta bu durum da belediye hizmetlerinin çoğalmasına, hatta çoğu zaman karşılanmamasını doğurmaktadır.

Adapazarı'na göç problemi neticesinde başlayan köy ve köylüye yönelen çalışmalar sayesinde 960 ile 965 arasında nüfus artışı 5000 civarında kalmıştır.

İklimi ve toprağının sağladığı müsait vasat ve imkânlar ile orman, akarsu, göl, deniz, müsait ovalar gibi tabiat güzellikleri içerisinde serpiştirilmiş bulunan köylerin çeşitli ürünlere sahip bulunması, geniş tüketim pazarlarına yakınlığı sebebiyle köy-şehir arasındaki yaşama imkânları farkını azaltmak maksadıyla köye ve köylüye yönelen Devlet ve özel idare gücü ile eğitim, köy ve orman yolları, çeşitli tarım tesisleri yanında köy içme suları ve köy elektrifikasyonu konularındaki verimli çalışmalar neticesinde köyden şehire göç nisbeti kısa bir zamanda asgariye inecektir.

Gündüzleri Adapazarı'na çalışmaya gelen ve akşamları tekrar köy ve kasabalarına dönenler dolayısıyla gündüz kalabalık bulunan Adapazarı'nın nüfusu geceleri azalmaktadır⁴.

3.2. Mesken :

3.2.1. Mesken-Nüfus Münasebeti :

İmar Plânı, Adapazarı'ndaki ilk inkişaf sahasının Güneyde Erenler tepesine kadar uzanan, nisbeten sağlam zemiuli saha olmasını öngörmektedir. Bu, imar plânı tatbikatında başarı ile tatbik edilmektedir. Bu suretle toplu bir şehir (Belediye hizmetleri bakımından) çerçevesine sadık kalınmakta ve trafik meselesini daha kolay şekilde halletmek mümkün olmaktadır.

İkinci inkişaf sahası olan Serdoğan sahasında da tatbikat aynı hedefe yöneltilmektedir.

3.2.2. Mesken kesafeti :

Yeni gelişme bölgelerinde komşuluk ünitesi olarak 4-5000 kişilik birim, ünite alınmıştır. Şehrin birbirinden yeşil şeritlerle ayrılmış ikamet üniteleri halinde, organik bir tarzda inkişafı düşünülmüştür⁵.

Üniteler arasındaki yeşiller, okul, dispanser, oyun sahaları, çocuk bahçeleri, kreş yerleri, çarşı kulüp gibi sosyal tesislerle kıymetlendirilmek, bu suretle mahalle sakinlerine büyük bir park içinde dolaşarak alışveriş yap-

4) Oylan, N. : Sakarya Sosyal Araştırma Merkezine verilen rapor . "Adapazarı Şehirleşmesi" S. 5.

5) Adapazarı İmar Plânı İzah Notu. S. 5.

mak, spor ve istirahat imkânları teminine çalışılmak istenmişse de, şehirçilik teorisi yönünden çok kıymetli olan bu fikirlerin pek azı tatbik imkânı bulmuşlardır.

İmar Plânında meskûn bölge için, Belediyeden alınan ifraz plânlarına göre ifrazı yapılmış ve bir kısım yolları ile beraber inşa edilmiş fakat 1956 da haritada bulunmayan parselasyonların değiştirilmesi, imar planı tanziminde, tatbikatta birçok güçlükler ve tadilat icap ettireceği düşüncesiyle, oldukları gibi nazarı itibara alınmıştır.

Erenler tepesi civarında zemin nispeten sağlam olduğu için 4 katlı apartmanlar yapılmasına imar plânında mücadele edilerek, İzmit caddesi girişinde şehre modern bir silüet verilmek istenmişse de, bu düşünce bugün maalesef gerçekleşmemiştir.

İŞÇİ MAHALLELERİ :

Şeker fabrikası ve sanayi sivarında ve Serdivan istikametinde işçi mahalleleri mevcuttur. Serdivandan köyünderı Vagon fabrikasına kadar olan saha, sanayileşmekte olan Adapazarı'nın celbedeceği işçi kitlesi için, sanayie yakınlığı, zemininin sağlamlığı bakımından ideal bir iskan bölgesi olacaktır. Bu konudaki tatbikat, imar plânının öngördüğü bu fikre uygun olarak gerçekleşmektedir.

İmar plânı, bir işçi evi için geniş parsele ve bakımlı bir bahçeye ihtiyaç görmemektedir. Kat mülkiyetine göre inşa edilmiş her türlü sosyal ihtiyaçlara cevap veren, geniş ve müşterek sahalara serpilmiş ikamet bloklarının işçi ikametgâhı olarak elverişli olduğunu kabul etmektedir.

İmar plânında şehrin üçüncü inkişaf bölgesi (bir başka deyimle reserve sahası) şehrin doğusunda, Sakarya nehrinin ıslahı ile kıyısında kalan saha, meyve ve sebze yetiştirilen geniş bahçeli evler için düşünülen az kesafetli bölgedir. Bu suretle şehir Doğuda Sakarya ile, Güneyde ise Devlet yolu ile tahdit edilmektedir ki bu fikir tatbik edilebilme imkânını bulursa, Serdivan tepeleri için iyi bir istikbal bahis konusu olacaktır.

3.2.4. Meskenlerin değerlendirilmesi :

Genellikle çürük mahiyetteki meskenlerin bulunduğu şehrin ilk, merkez, ve eski mahallerinin uygun ölçüde mesken grupları ve gerekli teçhizatla yeniden ele alınması zaruridir.

3.2.5. Mesken konfor durumunun değerlendirilmesi :

Mesken yapılarında konfor durumunun menfi bakımdan farklılıklar göstermesinin esas sebebi olarak alt yapı ve üst yapıya ait kamu hizmet-

leri yerine getirilmeden mesken gruplamalarının yapılması yanısıra, şekillenmenin sadece münferit olması faktörleri sayılabilir.

Bu mahzurlar bakımından, yeni gelişmelerde çeşitli imkânlar veren üniteler gruplaması, gerekli bütün teçhizat ihtiyaçlarıyla beraber düşünülmelidir.

Bu plân düzeninin tahakkuku, kooperatiflerle yapılan tatbikat yolunda daha başarılı olmuştur.

3.2.3. Ruhsat durumu :

3.2.3.1. Son yıllarda genellikle apartıman ruhsatlarının artmasından ötürü, yeni gelişme, konut bölgelerinde apartıman tipi konut binalarının artmasının habercisidir. Bu gelişme ise, şehrin enfra-strüktürünü zorlayacağından, daha şimdiden şehir enfra-strüktürünü takviye etmek zorunluğunu ortaya koymaktadır.

3.2.4. Mesken şeklinin değerlendirilmesi :

Şehir içindeki şekillenme, feodal şehir karakterini tamamiyle aksettirmektedir. Şehrin karakterinin gelecekte il ve bölge çapında, idare, ticaret ve kültür merkezi olması ile feodal şehir karakterinden modern hizmet şehrin karakterine döneceği söylenebilir. Bu gelişmeye tesir edecek olan, yaşama ortamı olduğuna göre, şehrin yeni gelişme alanlarında çeşitli aile tiplerine bir arada yer verilmelidir. Böylece mesken üniteleri, çeşitli nüfuslu aile tiplerine esnek çözümler getiren ve gelen nüfusun ferdi güçleri ile yapabilecekleri meskenler ve az çocuklu aileler için düşünülen katlı meskenler, gerekli donatımla birlikte tertip edilmelidir.

3.3. Tahsil :

3.3.1. İlk öğretimde öğrenci sayısı ve tesislere ait verilerin değerlendirilmesi:

Aydınlatıcı bir şekilde analizler 3.3.1. bölümünde verilmiştir.

3.3.1.2. İlkokula giden öğrenci sayısı 6396 dan 14849 kişiye yükselmiştir.

3.3.1.3. İlkokula giden öğrenci sayısının nüfusa oranı % 17.4 e yükselmiştir.

3.3.1.4. İlkokul sayısı 1956 da 10 iken
1966 da 19 a yükselmiştir.

10 yıl içinde nüfus bir misli artmamış olmasına rağmen, ilkokul sayısı hemen hemen 1 misli artmıştır.

1956 da bir ilkokula ortalama 5511 kişi düşerken

1966 da bir ilkokula ortalama 4500 kişi düşmektedir.

Şehir içinde imar plânında azami 1000 m. ara ile bir ilkokul düşünülmüş ve bunların birbirine yeşil karakterli yollarla bağlanması plânlanmışsa da yeşil yollar fikri henüz gerçekleşmemiştir. Ekteki ekipman paftasından da anlaşılacağı üzere şehir içinde ilkokulların dağılışı, imar plânı tatbikatının başarılı bir yönü olmuştur. Buna rağmen çift tedrisatlı ilkokulların genişletilerek tek tedrisatlı ilkokul haline getirilmesi için gerekli çalışma temenni edilir.

3.3.2. Orta Öğretim:

3.3.2.1. Orta Öğretim nüfusu ve tesislere ait verilerin değerlendirilmesi:

Ayrıntılı olarak Analizler 3.3.2.1. bölümünde verilmiştir.

3.3.2.2. Orta öğretime iştirak eden öğrenci sayısı

1956 da 2762 iken

1966 da 3942 ye yükselmiştir.

3.3.2.3. Orta öğretim öğrenci sayısının nüfusa oranı

1956 da % 5 iken

1966 da % 4,7 ye düşmüştür.

3.3.2.4. Orta okul birimi olarak, plânı yapan müelliflerce her iki ilkokula bir orta okul düşünülmüşse de (5) kalkınma plânımız, orta öğretim hedeflerine uyularak yani orta öğretime iştirak eden 6 yaş grubunun çeşitli yönlerde tahsil görmesi prensibinden hareket ederek, kalkınma plânındaki bu yönlere uygun iştirak yüzdelerini alarak, bir orta öğretim müessesesi için 50.000 nüfusun esas alınması kanaatindeyiz.

Böyle bir yerleşme düzenine tekabül eden orta öğretim öğrencilerinin sayısı 3000, dağılışı ise şöyle olacaktır:

Orta okula devam eden öğrenci	$0,57 \times 3000 =$	1710
Liseye devam eden öğrenci	$0,17 \times 3000 =$	510
Teknik liseye devam eden öğrenci	$0,12 \times 3000 =$	360
Diğer meslek		
okullarına devam eden öğrenci	$0,15 \times 3000 =$	420
		3000

3000 orta öğretime iştirak eden öğrencinin bir orta öğretim kültür merkezi ünitesinde toplanması ve böylece çeşitli ortak tesislerden faydalanabilmesi imkânını sağlamak için, imar plânında bu merkezlere ayrılabilecek sahaların etüd edilmesi lâzımdır.

Bu merkezler:

1965 yılı 85579 nüfusu için 2 adet lâzımkın,

1985 yılı 410604 nüfusu için 8 adet lüzumlu

olacak, hele 1985 dpt plân etkisiyle nüfus 680.000 e yükselirse bu merkezlerden 14 adete ihtiyaç hasıl olacaktır ki bu da imar plânında bu yöndeki değişikliğin ne derece acil olduğunu göstermesi bakımından mühimdir.

3.5 Sağlık tesislerine ait verilerin değerlendirilmesi:

Şehirin vilâyet çapında merkez olma fonksiyonundan ötürü ortalama 10.000 kişiye 70 yatak düşmesi lâzım gelirken, halen 10.000 kişiye 43 yatak düşmektedir. (1956 da ise 12,7 idi.) Bu durum şehirde mevcut hastanelerin tevsiini veya yeni hastanelerin kurulmasını gerektirmektedir. Ancak kurulması icap eden bu yeni hastanelerin, hastane işletme tekniği bakımından 100 yataklıktan aşağı olmaması tavsiye edilmektedir.

Ayrıca:

5000 kişilik birim ünite	250 m ² sağlık
15.000 « « «	merkezi
15.000 « « «	1000 m ² «
45.000 - 60.000 « « «	3000-4000 m ² «

düşünülmesi hususu. modern şehirciliğin, imar plânında istediği plânlama değişikliğidir.

3.6. Eğlence tesislerine ait verilerin değerlendirilmesi:

Şehirin vilâyet çapında merkez olma fonksiyonundan ötürü dinlenme ve eğlence tesisleri, kültür ve spor tesisleriyle beraber hem eski şehre hem inkişaf sahalarına ve hem de bütün vilâyet ihtiyaçlarına cevap verecek mahiyette olmalıdır. İmar plânında bu hususta teşvik edici hükümlere rastlanmamıştır.

3.7. Yeşil, açık alanlar ve spor tesislerine ait verilerin değerlendirilmesi:

Şehir içinde spor ve yeşil saha satırları fevkâlâde **azdır**. İhtiyaca kâfi gelmemektedir. İmar plânı:

- a) Mevcut şehirle, sanayi bölgesi arasında, **Çark suyu boyunca**, dinlenme ve spor sahaları
- b) İl yolunun doğusunda, Sakarya nehrine doğru olan kısımda **dinlenme ve spor sahaları**
- c) Şehrin kuzeyinde lise ve orta okul grubu yanında bir spor sahası

teklif etmektedir. Ancak bunlardan sadece Çark suyu civarındaki stadyumun tevsi gerçekleştirilebilmiştir.

Modern şehircilik

	5000 kişilik bir ünite		600 m ² spor alan
15.000	« « «		10.000 m ² « «
45.000 - 60.000	« « «		70.000 m ² « «

şart koşmaktadır ve Adapazarı gibi hem sanayinin hem de iş hayatının ağır bastığı bir şehrin bunlara ihtiyacı vardır.

Mezarlıklar, ihtiyaca kâfi gelmektedir. Yeni ahnan **mezarlık sahası**, şehrin kuzeyinde 14.000 kişiye yetecek niteliktedir.

4. Ekonomik Veriler:

4.1. Ticaret tesislerine ait verilerin değerlendirilmesi:

İmar plânı, Adapazarı iş ve ticaret bölgesinin, **mevcut merkezin** tevsi suretiyle inkişaf etmesini öngörmektedir. Mevcut **merkezin** yakınındaki harap bir iskân adasını da ticaret bölgesine **katmaktadır**.

İş ve ticaret bölgesinin tevsi sahaları olarak:

Belediyenin batı ve güneyindeki boş sahaları, bugünkü hâl civarında pazar yerini, otobüs garajı ile kül teşkil eden tamirhaneleri ve küçük sanatlar satış yerini, Yeni Cami ile Otobüs Garajı arasındaki yolu, mevcut küçük sanatların kalkınması ile boşalacak olan **Sakarya caddesi** ile İzmit caddesi köşesindeki sahayı teklif etmektedir.

Şehrin il ve bölge çapında ticaret merkezi olması **fonksiyonundan** ötürü, bugün şehir içinde dağınık bir şekilde yollar boyunca yerleşen ticaretin İmar plânında alışılan merkezde tertiplenmesi **uygun görülmüştür**. Plânın şehrin teamüllerine uyması da tatbikatı kolaylaştırmaktadır. Bu merkez, Ankara, Karasu, İzmit yollarına kolayca açılabilirdiğinden şehrin aktarma fonksiyonuna da yardımcı olan **demiryolu istasyonuna**

yakınlığından, ticaretin bu kanallarla kolayca beslenmesi mümkündür. Bu ticaret bölgelerinin yayaların kolayca alış veriş ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde geniş tretuvarlı düşünülmüş olması (bilhassa Hürriyet Bulvarı'nda) plânın müsbet tatbikatları arasındadır.

Ancak, genellikle nüfus büyüklükleriyle nisbetli olmak üzere ticaret merkezleri yeni gelişen mesken bölgelerinde de düşünülmelidir. Başka bir deyişle yeni iskân bölgelerinde:

5000 kişilik birim ünite	2000 m ² ticaret alanı
15.000 « « «	5000 m ² « «
45.000 - 60.000 « « «	20000 m ² « «

plânlamak yine modern şehirciliğin icaplarındandır.

4.1.2. Pazar yerlerinin dağılışı:

Pazar yerleri şehir içinde kifayetsiz sayıdadır. 1/5000 makyaslı İmar Plânında bu hususa rastlanmamıştır. Şehirliiler pratik olarak:

- Garajlar civarında
- Hal civarında
- Şirin evler civarında
- Tepekum mahallesinde

4 açık mahalle pazarı yeri teklif etmektedirler. Bu teklif ile tesisler, bugünkü ihtiyaçlara ancak cevap verebilecektir. Geleceğe hitap edebilecek pazar yerleri, hububat ve hayvan pazar yerleri ile beraber imar plânında yeniden ele alınmalıdır.

4.1.3. Depolama yerlerinin dağılışı:

Yakın bir gelecekte hem ziraat ve hem de sanayi yönünden yurt ihtiyaçlarına cevap verebilecek duruma gelecek olan Adapazarı'nda depolama yerleri de kifayetsizdir.

İmar plânında depolama için kafî saha ayrılmamıştır.

Karayolları ve demiryolları münakale şebekesinin sağladığı faydalar görüşü açısından, her iki şebekenin komşuluğunda depolama yerleri tertiplenebilmesi için imar plânı yeniden ele alınmalıdır.

4.2. Küçük sanatlar:

Şehir içinde ve çarşılarda, 70 den fazla küçük sanat erbabı, iş sahalarına göre gruplaşarak yerleşmişlerdir.

İmar plânında, küçük sanatlar sitesinin gürültüsü ve trafiği ile rahatsız etmemesi için, şehrin iş ve idare merkezinin şehrin batısında kurulma-

sı düşünölmüşse de bu site tam manasıyla gerçekleştirilememiştir. Plânda gösterilen yerde geliştirilmesi uygundur. Zira bu bölge:

- Suyu havidir
- Sanayi bölgesine yakındır
- Plândaki çevre yolu gerçekleşirse, hem sanayi bölgesiyle direkt irtibatı olacak hem de şehri trafiğı ile daha az yükliyecektir
- Mezbaha ve hayvan pazarlarına yakındır.

4.3. Sanayi tesislerinin dağılışı:

Sanayi çalışma alanının, Devlet karayolu (İstanbul — Ankara aksı) komşuluğunda, şehirin güneyinde, bu yola bağlantılı, demiryolunun içinden geçmesi ve bu sayede Türkiye'nin her tarafına bağlanabilecek şekilde düşünölmüş olması, plânın müsbet diğeri bir yönüdür.

Kapladığı saha üzerinde ağır sanayi dallarına da yer verilen sanayi bölgesi rüzgâr istikametine uygun seçilmiştir. Çark suyundan istifade kabildir, karayolu ve demiryolu irtibatı vardır ve inkişafı da kolaylıkla olabilir.

Vagon Fabrikası, Kiremit Tuğla Fabrikası, Şeker Fabrikası gibi tesisler plâna uygun olarak yapılmışlardır.

Sanayi nüfusunun, çalışma alanlarının komşuluğunda yaya erişme mesafesi içinde kendi için gerekli hizmet nüfusu ve gerekli donatımla iskân üniteleri halinde plânlanması da imar plânının diğeri bir pozitif taraftır.

4.4. Ziraat:

4.4.1. Ziraî ürünler:

Adapazarı, ziraî ürünleri yönünden yurt ölçüsünde ihtiyaçlara cevap verebilecek bir imkâna sahiptir. DSİ. çalışmaları bu faaliyet dalını teşvik etmiştir.

Tarım Bakanlığına bağlı müesseselerin köylüye demonstrasyon kursları; toplantılar, konferanslar, gözle eğitim ve çiftçi mektuplarıyla, çiftçinin bir yandan görgüsünü ve bilgisini arttırmakta, diğeri taraftan köyden şehire gelen göç akımını önlemek gayesiyle ziraî istihsalin arttırılmasına çalışmaktadır.

5. Teknik verilerin değerlendirilmesi:

5.1. Ulaştırma:

5.1.1. Karayolu ulaştırması:

İmar plânu, trafik kesafeti ve sürati bakımından Türkiye'nin bir numaralı yolu olan İstanbul — Ankara devlet yolunun şehrin içinden geç-

mesini öngörmektedir. Oysa, şehirler arası bir yolun bir şehrin içinden geçmesinin sayılamıyaek kadar çok mahzurları vardır. Bundan dolayı karayolları, çok isabetli bir kararla bu yolu şehrin dışına almıştır. Şehirin güneyinden geçen ve inşaatı yakın bir geçmişte tamamlanmış bulunan transit İstanbul — Ankara devlet yolu ise, bu defa şehrin gelişmesini kendine doğru çekmektedir.

5.1.2. İmar plânına uygun olarak yapılan Adapazarı otoparkı, devlet yolunda yapılan değişiklik dolayısıyla, bugün için şehir içinde sapa kalmıştır. Bu yol açılmadan önce İstanbul — Ankara yolu şehrin içinden geçirdi ve bu otoparkın yeri o zaman için iyi seçilmişti. Bugün ise terminal olarak dahi yeri bir kısım otobüs şirketlerince cazip bulunmamaktadır. Nitekim İstanbul'a giden otobüsler, Hürriyet Bulvarında, Hükümet Meydanının yanından kalkmaktadırlar. Şehre tam mânâsıyla hizmet edebilecek bir otoparkın İzmit caddesi civarında ve kabil olduğu kadar İstasyona yakın bir yere naklinin doğru olacağı kanaatindeyiz.

Şehir içi yolları:

İmar plânı, 4 cins şehir içi yolu ihtiva etmektedir:

I. Vilâyet yolu: Ek İmar Plânında 1-1 işaretli yoldur. Bu yol imar plânına göre şehirler arası yol mahiyetindedir ve aynı zamanda şehrin kuzey-güney aksını meydana getirmektedir. Müellif bu yol üzerinde umumî garaj da teklif etmektedir. Bu yolun a-a ile işaretli kısmı tatbik edilmemiştir. Esasen karayollarınca İstanbul-Ankara devlet yolu güzergâhındaki değişiklik dolayısıyla de bu yol fonksiyonunu kaybetmiştir.

II. Çevre yolları:

a) İmar plânında 2-2 ile işaretli kuzey çevre yolu:

Bu yol Serdivanı, eski İstanbul-Ankara devlet yolu güzergâhına bağlamaktadır. Yine devlet yolu güzergâhı değişikliği dolayısıyla, tatbikatından şimdilik vazgeçilmiştir. Bu yol ileriki tatbikatında pancar arabalarının şehri rahatsız etmeden, şehrin dışından şeker fabrikalarına nakledilmesini sağlayacaktır.

b) İmar plânında 2-3 ile işaretli kuzeybatı-güneydoğu çevre yolu:

2-2 yolunun yapımından vazgeçilince bu yolun da realizasyonu şimdilik bahis konusu değildir. Fakat sanayi bölgesine gelecek trafiği, şehri rahatsız etmeden kanalize etmesi bakımından realizasyonu müsbet olur.

c) Plânda 4-2-1 ile güzergâhtandırılan yol:

Bu yolun fonksiyonu, şehrin güney köylerle bağlantısını sağlamaktır.

Tatbik edilmemiştir.

d) Hendek yoluna bağlanan, plânda 2-5-6 ile işaretli aks:

Bu yol, mevcut Hendek yolu civarındaki köyler halkı ile tarla mahsullerinin şehre gelmesi için düşünülmüştür, fakat henüz tatbik edilmemiştir.

III. Şehir içi birinci derece yollar:

a) İzmit caddesi: Devlet yolu trafiği bu yoldan kalktıktan sonra, bir hayli hafiflemişse de yine şehrin en önemli yollarından biridir. Bu yol, Hürriyet Bulvarında Yeni Cami civarında nihayete ermektedir ve dolayısıyla halen şehir merkezini yüklenen yol niteliğindedir. (Bak: Ek 8 Adapazarı yol şebekesi)

b) Hürriyet Bulvarı:

Adapazarı'nın yegâne caddesi olan bu mevcut güzergâhta trafik kesafeti vardır. Bu yol idare binaları, mağaza ve eğlence tesislerinin toplandığı hem bir ticaret caddesi, ortadaki yeşil karakteriyle hem bir gezi yolu ve hem de resmî bayramların yapıldığı bir merasim caddesi halindedir.

c) Çark-Hendek yolu (Doğu-Batı aksı) plânda 2-5-7 ile işaretli aks:

Bu aks batıda endüstri bölgesini merkeze bağlayan bir fonksiyona sahiptir, doğuda ise mevcut Hendek yoluyla (Ankara caddesi), o bölgedeki köyleri merkeze bağlamaktadır. Üzerinde hem ticaret, hem küçük sanatlar ve hem de otogar tesisleri bulunmaktadır. İmar plânında mevcut bu aks aynen tatbik edilmiştir.

IV. Şehir içi ikinci derece yollar:

İmar plânında, şehrin merkezi etrafında bir ikinci yol şebekesi düşünülmüştür. Bu yol şebekesi merkez yükünün hafiflemesine yardımcı olacaktır.

5.2. Teknik Teçhizat:

5.2.2. Kanalizasyon ve çöp:

Adapazarı'nda çok derin seviyede bir kanalizasyon yapılması gereklidir. Sağlık şartlarının yanında, böyle bir kanalizasyon drenaj vazifesi de görecektir. Yeraltı su seviyesi alçalacaktır.

İKTİSADİ FAKÜLTESİ

İktisadi İstatistik Enstitüsü Kütüphanesi

Umumi No.

Hususi No.

İmar plânında çöp dökmek için müstakil girişi olan, uygun yerler seçilmemiştir.

SONUÇLAR:

Adapazarı şehiri:

1956 da 588 ha meskûn saha üzerinde 55116 kişiye sahipken

1966 da 700 ha meskûn saha üzerinde 85579 kişiye sahiptir.

Bu miktar:

1985 de 410.000 (dpt plân tesirine göre 630.000) olacaktır.

İmar plânının esas fikri, Adapazarı'nın il ve bölge çapında bir merkez (idari, ticaret, kültür, sağlık ve endüstri) olma fonksiyonudur ki bu fonksiyon hergün daha kuvvetlenmekte ve bu, devletin bu yoldaki politikasına uymaktadır.

1956-1966 devresi içinde:

- 1) Şehrin gelişmesi, imar plânına uygun olmuştur.
- 2) Şehir içinde plân aynen tatbik edilmekte, imar durumu ve ruhsatlar buna göre verilmektedir.
- 3) Şehir imar plânı tatbikatını yaparken, tip talimatname yerine kendi talimatnamesini kullanmaktadır.
- 4) Hiç gecekondusu yoktur.
- 5) Şehrin yeni yerleşme alanları, şehir yerleşmesine en yakın alanlarda şekillenmişlerdir.

Yine bu devre içinde, tatbikatta muvaffakiyetsiz taraflar da olmuştur.

1) Gelişme Erenlere doğru artmış, bu kısım imar plânı mücavir sahalarına dahil olduğu için, tatbikatta güçlüklerle karşılaşmış ve karşılanmaktadır.

2) Erenler belediyesinin bir imar plânı olmadığından, bu plân tatbik edilmektedir. Bu durum ise muvakkat inşaat ruhsatlarının çoğalmasına sebep olmaktadır.

3) Hiç gecekondu yapılmamakla beraber, şehirde kaçak ve ruhsatsız inşaat artmıştır. Bunun da sebebi imar plânının isabetsizliğinden çok, kaçak inşaatla para cezasının hafif oluşudur. Projeyi tatbik edenlerin çoğu cahildir. Kendilerine imar plânı hilâfına hareketleri için 3 defa iltaradan sonra 15 TL. para cezası verilmektedir ki, bu ceza çok hafif kalmakta ve kaçak inşaatın önüne geçilmesi zorlaşmaktadır. Bu hafif para cezası, kısıtlayıcı bir tedbir yerine, adeta teşvik edici bir husus olmaktadır.

4) Şehrin inkişaf istikâmetinden bir başkası olan Serdivan yönünde bazı güçlüklerle karşılaşmaktadır. Zira Serdivan'ın da imar plânı olmadığı zamanlarda bu plân tatbik ediliyordu. Fakat şimdi Serdivan Belediyesi kendi yaptırdığı plânı tatbik etmektedir ki bu iki plânın **super** pozisyonunda güçlükler ortaya çıkmaktadır.

İmar plânı tatbikatında başarımı tam olması için burada zikretmeğe kendimizi mecbur hissettiğimiz iki husus daha vardır:

1) Tatbikatta başarısızlığın, bir başka deyişle imar plânlarının tam tatbik edilememesinin ilk sebebi, politiktir. İlgareciler, iç politikadaki gelişmelere paralel olarak plân tatbik etmektedirler.





2) Belediye reisleri seçiminde, tahsil gözönünde bulundurularak seçim yapılmalıdır. Belki de plân tatbikatında asıl başarı buradan başlayacaktır.

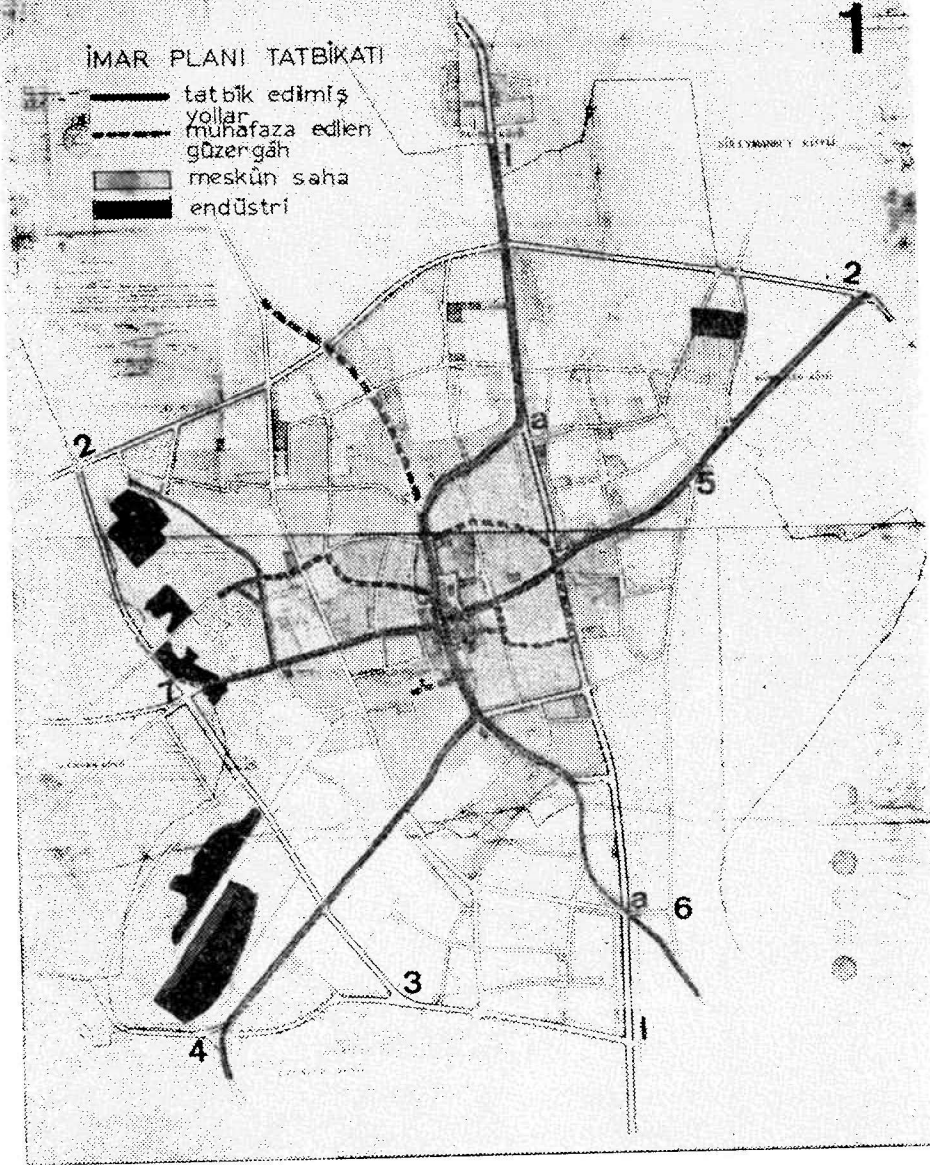
Faydalanılan kaynaklar:

- 1 - Adapazarı Şehri İmar Komisyonu Raporu, 1956 — Ankara.
- 2 - Sakarya - Sakarya il Turizm Komitesi tarafından hazırlanan broşür, 1955 - Adapazarı.
- 3 - Sakarya ili Milli Eğitim Raporu, Milli Eğitim Müdürlüğü, 1966 - Adapazarı.
- 4 - Adapazarı Sanayi ve Ticaret Odası tarafından hazırlanan Rapor 1966. ?AD?
- 5 - Oylan N. in "Adapazarı'nın Şehirleşmesi" Rapor, 1966.
- 6 - Arı, O. Adapazarı'nda Arazi Değerinde Artışlar, Rapor, 1966.
- 7 - Adapazarı İmar Plânı ve İmar Plânı İzah Notu, 1957.
- 8 - Teknik Ziraat Müdürlüğü, Brifing dosyası, 1967.
- 9 - Sakarya ili Bayındırlık Müdürlüğü, Brifing ile ilgili dosyası, 1967.
- 10 - Sakarya ili Veteriner Müdürlüğü, Brifing dosyası, 1967.
- 11 - Devlet İstatistik Enstitüsü, 1965 Genel Nüfus Sayımı Telgrafla alınan geçici sonuçları, Ankara.
- 12 - Erzurum Şehir İmar Plânı müsabakası üçüncü derecesine ait izah Raporu, 1966.
- 13 - 5 Yıllık Kalkınma Plânı.
 - 1 - İmar Plânı tatbikatı tesbiti.
 - 2 - Adapazarı hali hazır tesbitleri 1965 durumu.
 - 3 - Mahalle taksimatı.
 - 4 - Arsa değerleri.
 - 5 - Bina durumları.
 - 6 - Ekipman dağılışı.
 - 7 - Şehir teçizatı.
 - 8 - Yol şebekesi.
- Ekler : 9 - Adapazarı İmar Plânı.
- 10 - Marmara Bölge Plânlama Dairesinin bu bölge için yaptığı "Bölge Plânı".

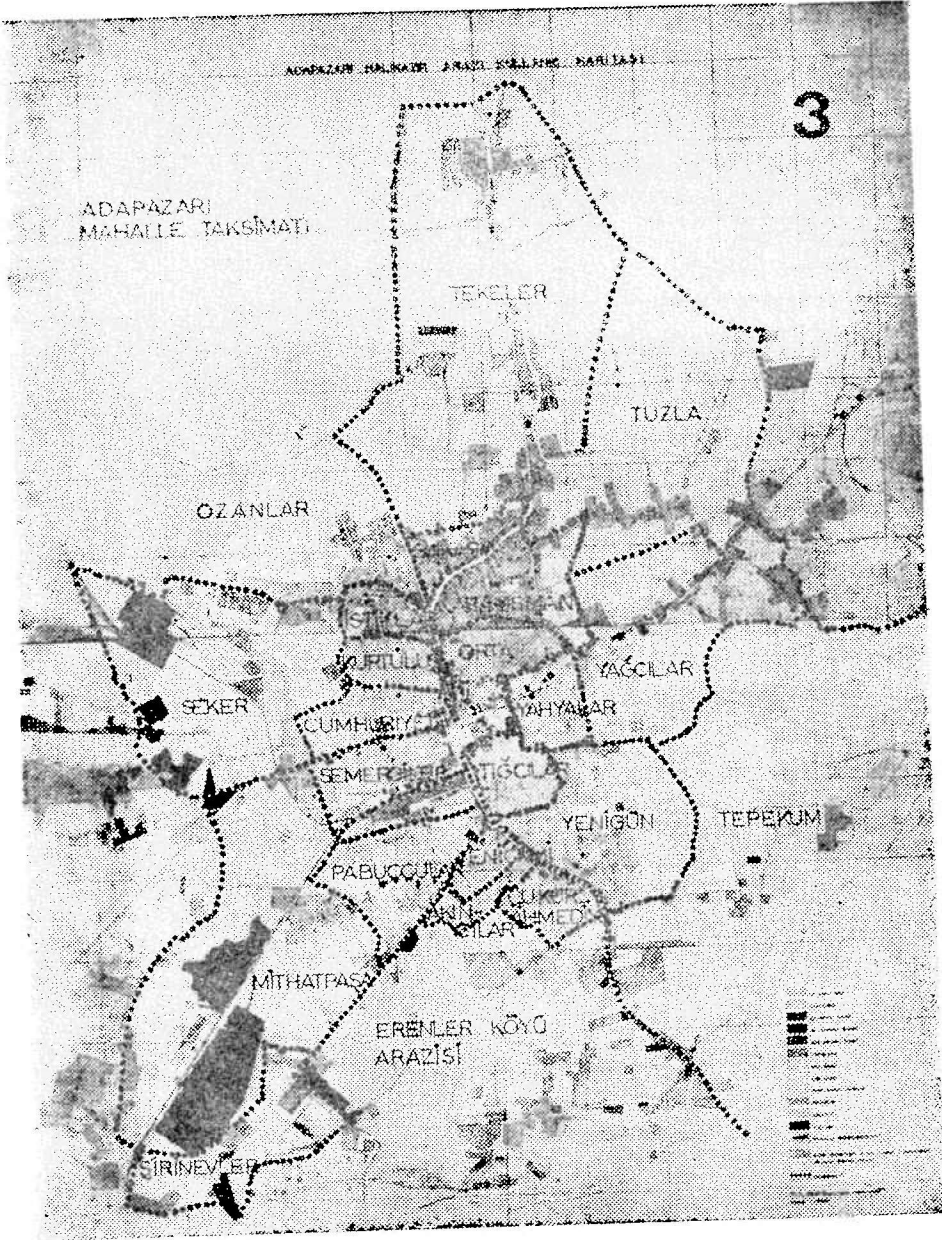
ADAPAZARI BÖLGE PLANI

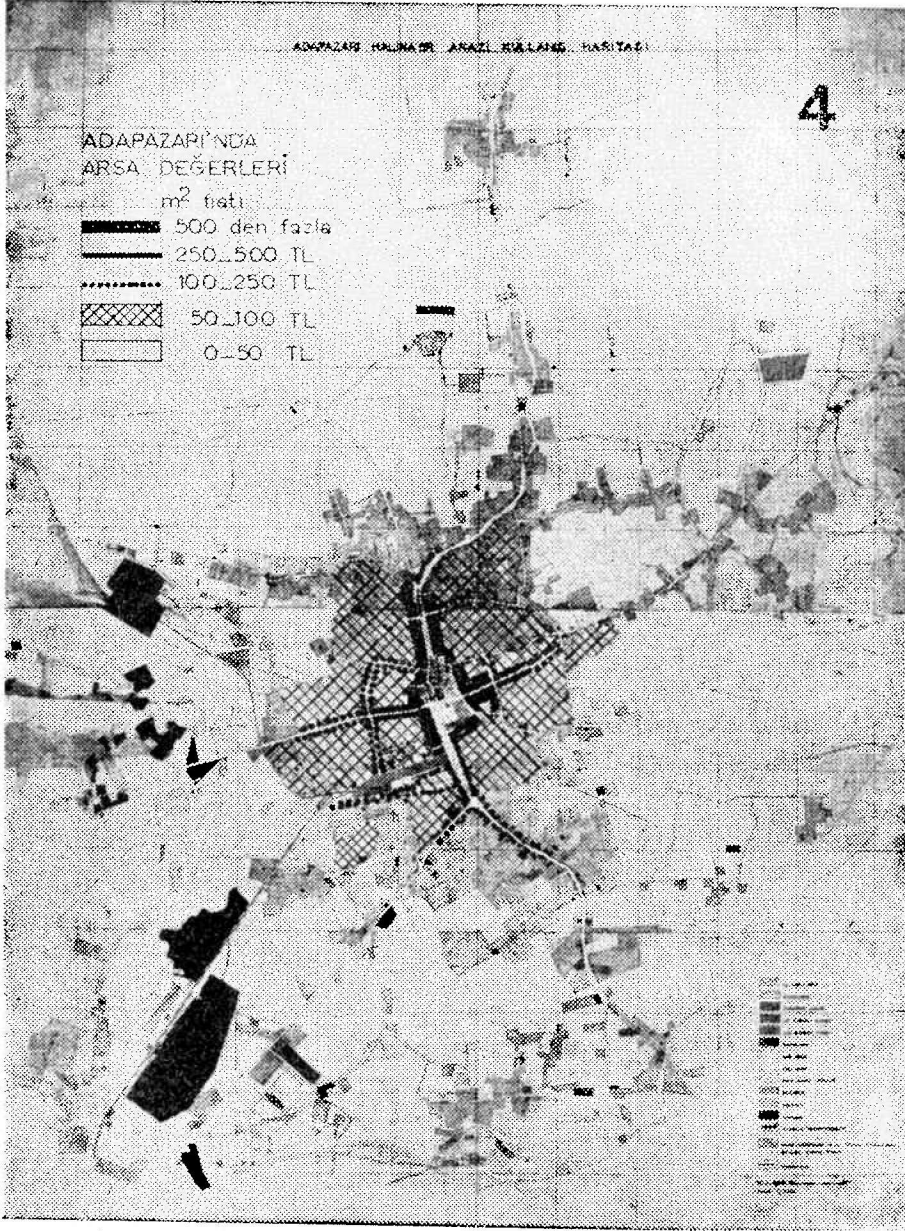
İMAR PLANI TATBİKATI

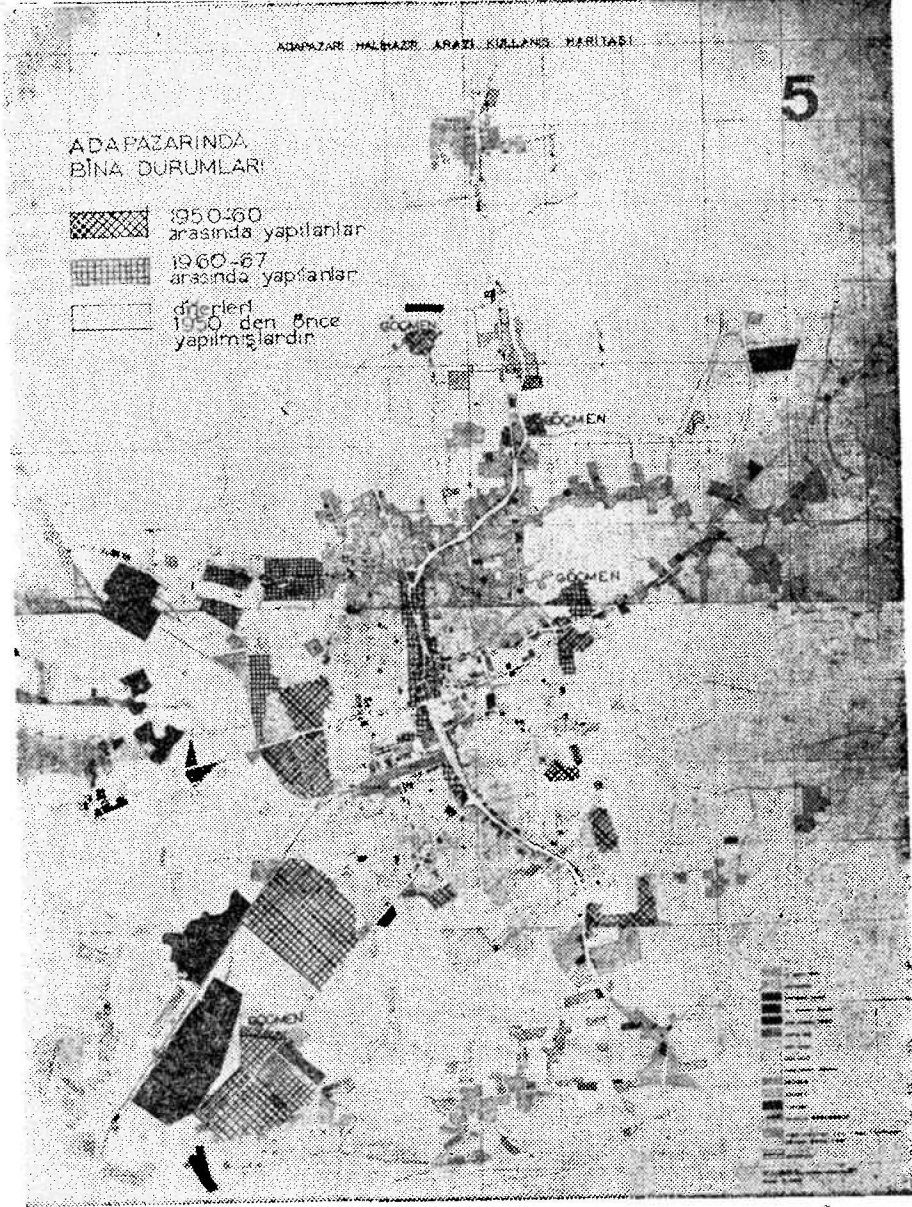
-  tatbik edilmiş yollar
-  muhafaza edilen güzergâh
-  meskûn saha
-  endüstri

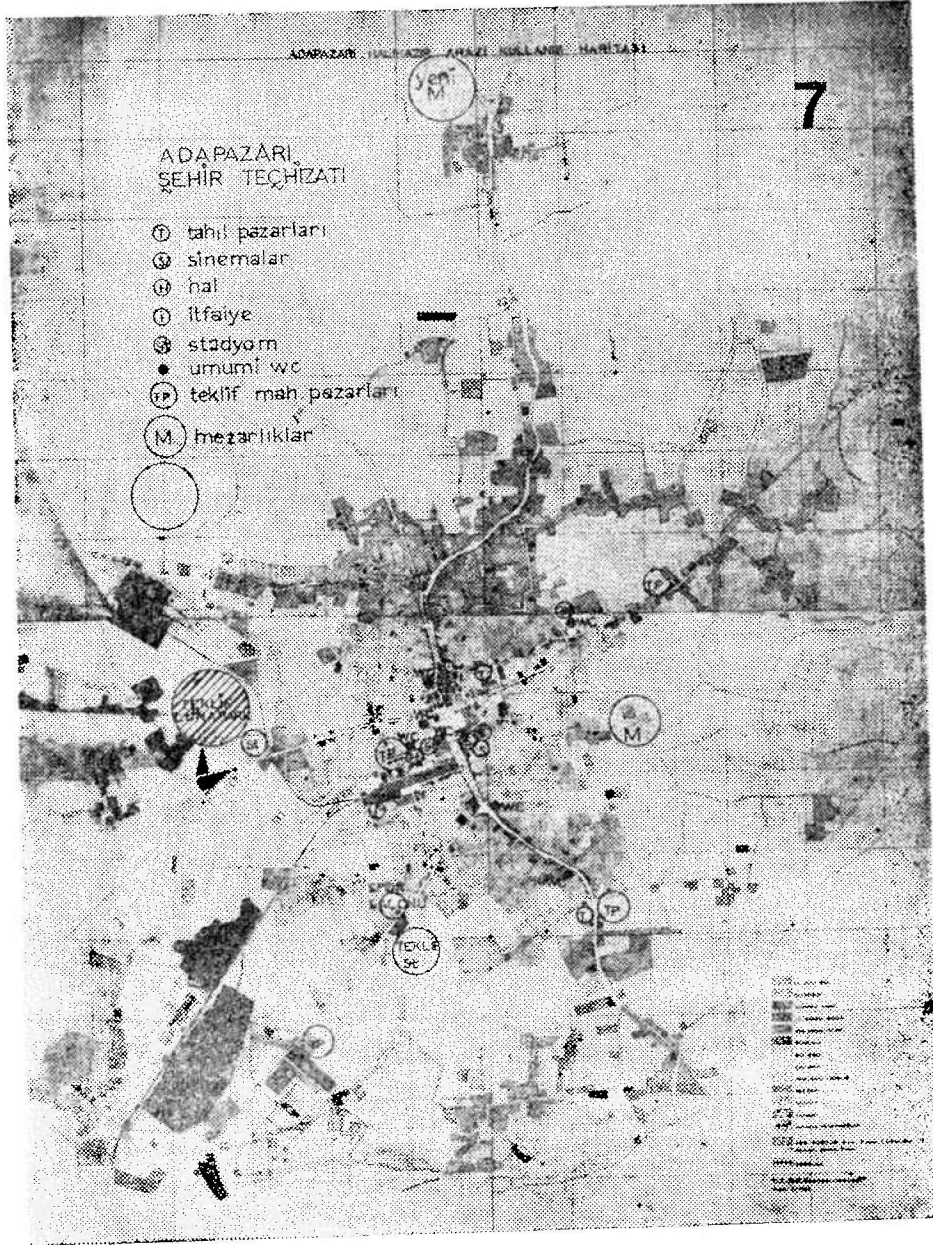


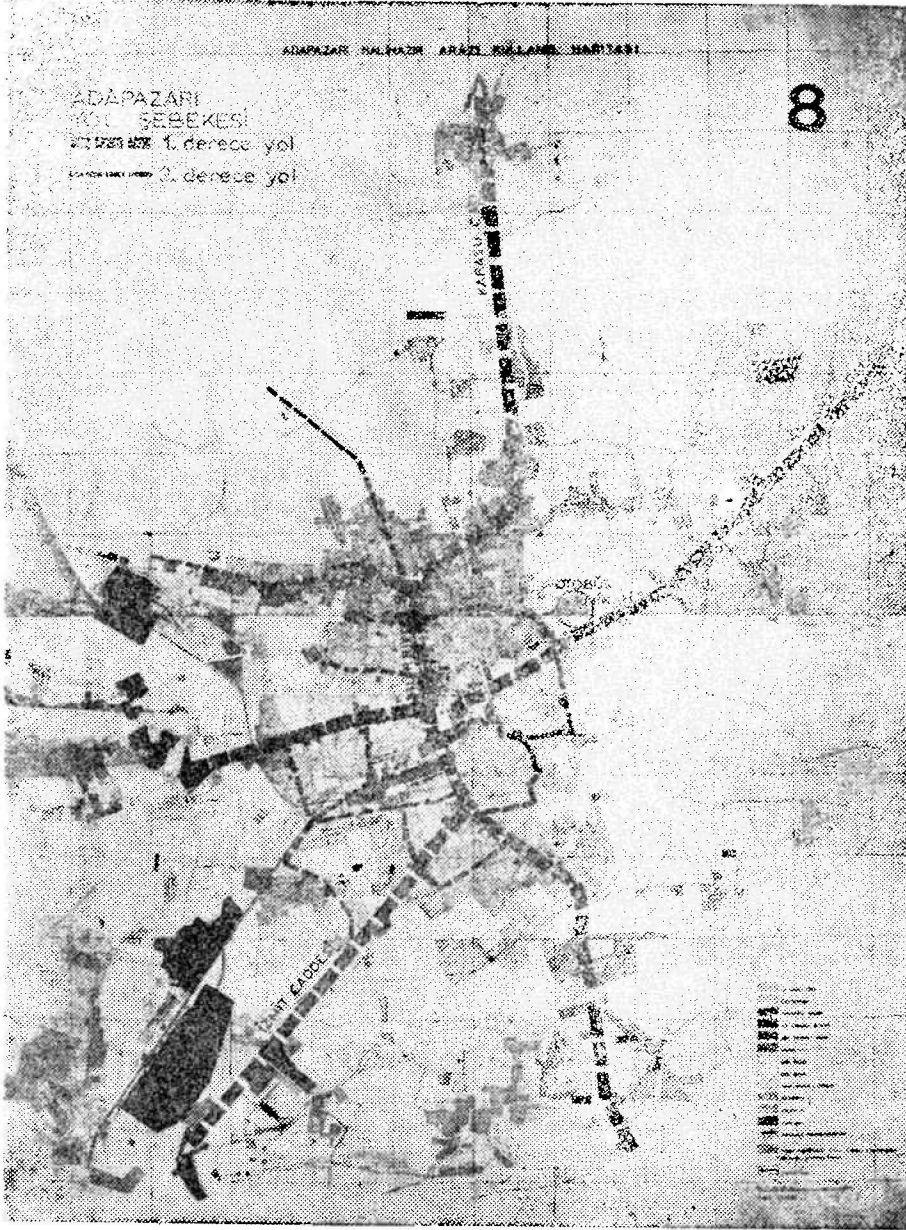


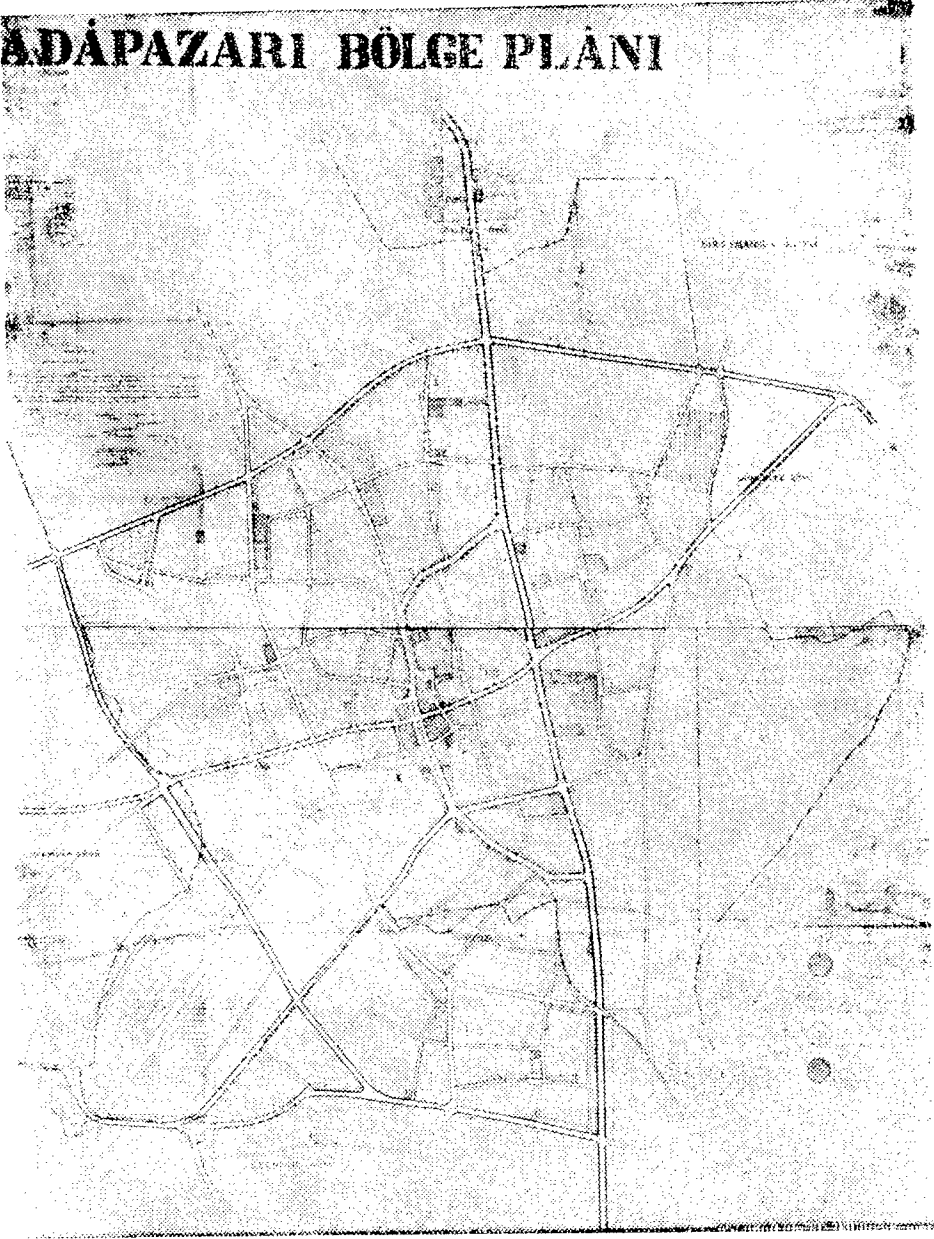


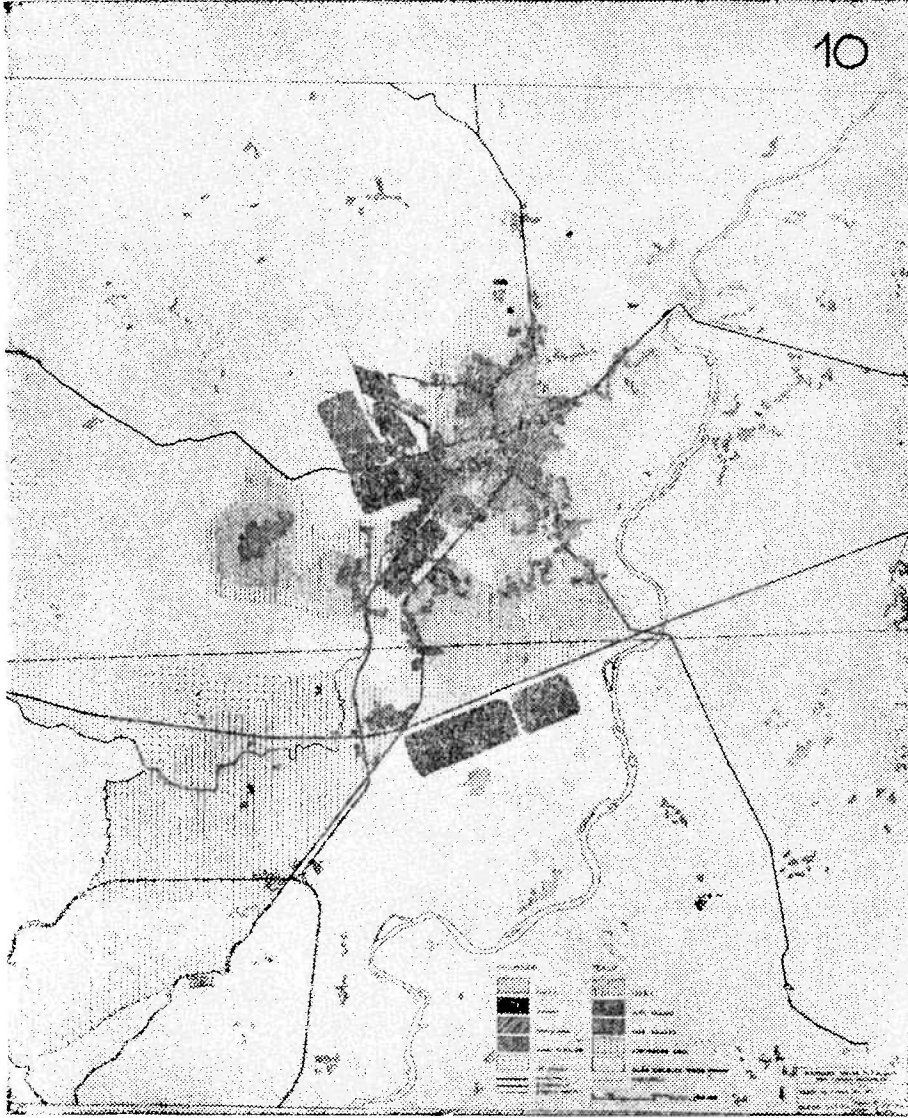








ADAPAZARI BÖLGE PLANI



İKTİSADİ FAALİYETLER

İktisadi ve Sosyal Planlama

Ünvanı No.

Husulî No.